Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/560

25. 06. 87

Sachgebiet 2129

Entschließungsantrag

des Abgeordneten Brauer und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur Großen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/305 —

Maßnahmen gegen Luftverschmutzung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, das folgende Dieselkonzept zu verabschieden:

I. Die Bundesregierung schlägt in den Verhandlungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaften folgende Regelungen zur Verminderung von Schadstoffen aus dieselmotorbetriebenen Kraftfahrzeugen vor. Werden diese Vorschläge durch den EG-Rat abgelehnt, so werden sie im nationalen Alleingang unter Verweis auf Artikel 36 des Vertrags zur Gründung der EWG in deutsches Recht umgesetzt:

1. Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe

a) Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht) werden folgende Grenzwerte festgelegt:

Stickoxide (NO_x)	0,62 g/km
Kohlenwasserstoffe (CH)	0,25 g/km
Kohlenmonoxid (CO)	2,1 g/km.

Diese Grenzwerte gelten ab Modelljahr 1989 (Stichtag 1. Oktober 1988) für alle Neuzulassungen.

b) Für schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) werden folgende Grenzwerte festgelegt:

— ab Modelljahr 1989 (Stichtag 1. Oktober 1988) für

Stickoxide (NO_x)	10,0 g/kWh
Kohlenwasserstoffe (CH)	0,7 g/kWh
Kohlenmonoxid (CO)	10,0 g/kWh

— ab Modelljahr 1990 (Stichtag 1. Oktober 1989) für

Stickoxide (NO_x)	8,5 g/kWh
Kohlenwasserstoffe (CH)	0,4 g/kWh
Kohlenmonoxid (CO)	6,0 g/kWh

— ab Modelljahr 1992 (Stichtag 1. Oktober 1991) für

Stickoxide (NO_x)	6,0 g/kWh
Kohlenwasserstoffe (CH)	0,2 g/kWh
Kohlenmonoxid (CO)	6,0 g/kWh

2. Grenzwerte für partikelförmige Schadstoffe

a) Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht) werden folgende Grenzwerte festgelegt:

— ab Modelljahr 1988 (Stichtag 1. Oktober 1987) 0,124 g/km

— ab Modelljahr 1989 (Stichtag 1. Oktober 1988) 0,055 g/km

Als Testverfahren ist der US-Test FTP 75 zu übernehmen.

b) Für schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) werden folgende Grenzwerte festgelegt:

— ab Modelljahr 1988 (Stichtag 1. Oktober 1987) 0,5 g/kWh

— ab Modelljahr 1990 (Stichtag 1. Oktober 1989) 0,34 g/kWh

— ab Modelljahr 1991 (Stichtag 1. Oktober 1990) für Busse 0,13 g/kWh

— ab Modelljahr 1994 (Stichtag 1. Oktober 1993) für Lkw 0,13 g/kWh

Für die unter 1. und 2. für schwere Nutzfahrzeuge genannten Werte ist der US-transient-Test mit seinen höheren Instationäranteilen einzuführen, jedoch zusätzlich an das europäische Fahrverhalten anzupassen.

3. Die Bundesregierung schlägt bis zum 1. März 1988 eine Qualitätsangaben-Verordnung vor,

— in der eine Cetanzahl von 52 verbindlich als Untergrenze festgelegt wird,

— die nur noch einen Maximalgehalt von 20 % aromatischer Verbindungen zuläßt,

— in der die Genehmigung von Additiven geregelt wird,

— in der ein maximaler Chlorgehalt von 1 ppm festgelegt wird.

4. Die 3. BImSchV ist dahin gehend zu ändern, daß ab 1. Januar 1989 in leichtem Heizöl und Dieselkraftstoff nur

noch ein Höchstgehalt von 0,06 Gew. % Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, zulässig ist.

5. Für schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t zul. Gesamtgewicht ist das Installieren eines Geschwindigkeitsreglers vorzuschreiben, der eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Autobahnen verhindert.

II. 1. Der Zusatz chemischer Stoffe zur Begünstigung der Abbrandbedingungen in Rußfiltern ist zu verbieten.

2. Für Dieselfahrzeuge ist eine Abgassonderuntersuchung einzuführen. Diese ASU überprüft die Rauchgastrübung bei Vollastbetrieb. Sie ist bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen alle zwei Jahre, bei schweren Nutzfahrzeugen, halbjährlich durchzuführen.

3. Der Einsatz von flüssiggasbetriebenen Stadtbussen mit geregeltem Katalysator ist steuerlich zu begünstigen.

4. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz ist dahin gehend zu ändern, daß die in §§ 3 b und 3 c gewährten Steuerbefreiungen für dieselbetriebene Pkw aufgehoben werden.

III. Die Bundesregierung erarbeitet und verwirklicht ein Konzept, das in den kommenden Jahren die schrittweise Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zum Ziel hat. Dieses Konzept ist dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Oktober 1988 vorzulegen.

Bonn, den 25. Juni 1987

Brauer
Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Begründung

Die Emissionen aus dieselbetriebenen Kraftfahrzeugen stellen in zweifacher Hinsicht eine erhebliche Gefährdung für Mensch und Umwelt dar: zum einen tragen Dieselfahrzeuge in starkem Maße zum Ausstoß der waldschadensrelevanten Stickoxide bei; zum anderen treten mit der Partikelemission krebserzeugende und erbgutverändernde Schadstoffe aus. Selbst eine ansatzweise Regelung dieser beiden Schadstoffkomponenten wurde bisher innerhalb der EG jahrelang blockiert. Die inzwischen vorliegenden Richtlinienvorschläge des EG-Rates dienen auch nach Ansicht des Bundesrates nicht dem Ziel eines Schutzes von Umwelt und Gesundheit. Insbesondere der Anteil schädlicher Emissionen durch schwere Nutzfahrzeuge nimmt ständig zu und wird nach 1995 hinsichtlich der gasförmigen Komponenten voraussichtlich den Hauptanteil der durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen ausmachen.

Mit dem vorliegenden Dieselkonzept wird erstmals ein umfassender Vorschlagskatalog zur Begrenzung von Schadstoffen aus Diesel-Kraftfahrzeugen in den Bundestag eingebracht.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333